

[1975 ஏப்ரல் 7]

நாட்டுடைமையாக்குவதற்குக் கொண்டு வரப்பட்டது. இந்தச் சட்டத்தின்படி, மதுரை சதர்ன் ரோடுவேஸ் பிரைவேட் லிமிடெட்; ஆனைமலை பேருந்து போக்குவரத்து பிரைவேட் லிமிடெட், பொள்ளாச்சி; ராமன் அண்டு ராமன் பிரைவேட் லிமிடெட், கும்பகோணம்; ஸ்ரீராமவிலாஸ் சர்வீஸ் லிமிடெட், கும்பகோணம் ஆகியவற்றின் தனியார் பேருந்துப் போக்குவரத்து அமைப்புகள் எடுத்துக்கொள்ளப்பட்டு, போக்குவரத்துக் கழகங்களுக்கு மாற்றப்பட்டன,

4. இம் மாநிலத்திலுள்ள பயணிப் போக்குவரத்து அமைப்பு முழுவதையும் ஐந்தாண்டுக் காலத்திற்குள் நாட்டுடைமையாக்க அரசு 1972 ஆகஸ்டில் முடிவு செய்தது. இதற்காக, தமிழ்நாடு 1973ஆம் ஆண்டு பயணிப் பேருந்துகள் ஒப்பந்தப் பேருந்துகள் (கையகப்படுத்துதல்) அவசரச் சட்டம் சாற்றுரைக்கப்பட்டது. இந்த அவசரச் சட்டத்தின் விதித்துறைகளின்கீழ், நீலகிரி மாவட்டத்தில் பயணிப் பேருந்துகள் கையகப்படுத்தப்பட்டு 1973 சனவரித் திங்களில் சேரன் போக்குவரத்துக் கழகத்திற்கு மாற்றப்பட்டன. இந்த அவசரச் சட்டத்திற்கு பதிலாக தமிழ் நாடு 1973ஆம் ஆண்டு பயணிப் பேருந்துகள்-ஒப்பந்த ஊர்திகள் (கையகப்படுத்துதல்) சட்டம் தற்போது செயலுக்கு வந்துள்ளது. ஆனால் தனியார் பேருந்துப் போக்குவரத்து நிறுவன உரிமையாளர்கள் இந்தச் சட்டத்தை எதிர்த்து உயர்நீதி மன்றத்தில் வழக்குத் தொடர்ந்தனர். உயர் நீதி மன்றம் இச்சட்டம் செல்லாது எனத் தீர்ப்பளித்தது. அரசு தலைமை உயர்நீதி மன்றத்தில் மேல் முறையீடு செய்துள்ளது. வழக்கு தலைமை உயர்நீதி மன்றத்தில் விசாரணையில் இருப்பதால், இச்சட்டத்தின் கீழ் மேலும் தனியார் பேருந்துப் போக்குவரத்து நிறுவனம் எதனையும் கையகப்படுத்த முடியவில்லை.

5. போக்குவரத்துத் துறை நிர்வாகத்தைத் தொழில்திறன் மயமாக்கவும், போக்குவரத்துப் பணியை மிகப்பெருமளவில் பரவலாக்கவும், அரசுப் போக்குவரத்துக் கழகங்களை நிறுவியதன் மூலம் இம் மாநிலத்தில் நாட்டுடைமையாக்கப்பட்ட போக்குவரத்து நிறுவன அமைப்பு முறையை அரசு பெரிதும் மாற்றியமைத்துள்ளது. அரசு போக்குவரத்துக் கழகங்கள் ஒவ்வொன்றும், எளிதாக நிர்வகிக்கத்தக்க எண்ணிக்கை அளவில் பேருந்துகளைக் கொண்டுள்ளது; ஒவ்வொரு கழகமும் ஏறத்தாழ இரண்டு மாவட்டங்களின் போக்குவரத்துப் பணிகளை உள்ளடக்கியதாய் விளங்குகிறது. அவைகள் கம்பெனிகள் சட்டத்தின்கீழ் பதிவு செய்யப்பட்டுள்ளன.

1975 ஏப்ரல் 7]

அவை முற்றிலும் அரசுக்குச் சொந்தமானவை. தற்போது அரசுப் போக்குவரத்துத் துறை தவிர போக்குவரத்துக் கழகங்கள் ஏழு உள்ளன. அவையாவன : பல்லவன் போக்குவரத்துக் கழகம், பாண்டியன் சாலை போக்குவரத்துக் கழகம், சேரன் போக்குவரத்துக் கழகம், சோழன் சாலைப் போக்குவரத்துக் கழகம், அண்ணா போக்குவரத்துக் கழகம், கட்ட பொம்மன் போக்குவரத்துக் கழகம், தந்தை பெரியார் போக்குவரத்துக் கழகம் ஆகியன. தந்தை பெரியார் போக்குவரத்துக் கழகம் 1975ஆம் ஆண்டு சனவரி திங்கள் 16-ம் நாளன்று தொடங்கி வைக்கப்பட்டது.

6. அரசு இந்தப் போக்குவரத்துக் கழகங்களை அமைப்பதற்கு அனுமதித்த பொழுது அவற்றுக்கான குறிக்கோள்களைத் தெளிவாக வரையறுத்தது. அவை வலுவான வணிக விதிகளுக்கு இணங்கச் செயற்பட வேண்டும் தமது பகுதியில் திறமையும் சிக்கனமும் கொண்ட முறையில் போக்குவரத்து ஏற்பாடு இயங்க உறுதி செய்தல் வேண்டும். அவை, தமது வளர்ச்சிக்கும் விரிவுக்கும் உரிய தேவைகளைக் கருத்திற்கொண்டு, தேய்மானத்துக்கு ஒரு பகுதி தொகையை ஒதுக்கிய பின்னர் 6 சத வீத வருவாய் ஈட்டுதல் வேண்டும். தந்தை பெரியார் போக்குவரத்துக் கழகம் 1975 சனவரித் திங்களில்தான் தொடங்கியது. அண்மையில் அமைக்கப்பட்ட இந்தப் போக்குவரத்துக் கழகம் நீங்கலாக, ஏனைய ஆறு போக்குவரத்துக் கழகங்களில், பல்லவன் போக்குவரத்துக் கழகமானது முக்கியமாக சென்னைப் பெருநகரப் பகுதியிலேயே இயங்குவதாகும். இது தொடர்ந்து விரயத்தில் நடந்து வருகிறது. இதற்குக் காரணம், சென்னை மாநகர வழித்தடங்கள் வழியாகவே செல்லுகின்ற, செங்கற்பட்டு மாவட்ட வழித்தடங்களில் பல பேருந்துகள் விடப்பட்டுள்ளதும், பொது மக்களின் தேவைகளை நிறைவு செய்யும் பொருட்டு, கட்டுப்படியாகாத பல வழித் தடங்களில் பேருந்து விடப்பட்டிருப்பதும் போன்ற சில சிறப்புச் சூழ்நிலைகளேயாகும். இல்லாவிடில், இக்கழகம் ஆதாயத் துடன் தனித்தியங்க வல்லதாகத் திகழ்ந்திருக்கும்.

7. பேருந்துப் போக்குவரத்தை நாட்டுடமையாக்குவதில் அரசு இன்னொரு குறிப்பிடத்தக்க நடவடிக்கை எடுத்துள்ளது. அதாவது, பேருந்து வழித்தடங்களில் ஒரு பாதி தேசிய நெடுஞ்சாலைகளில் அல்லது மாநில நெடுஞ்சாலைகளில் அல்லது அவ்விரண்டிலும் அமைந்திருப்பின் அத்தகைய வழித்தடங்கள் எல்லாவற்றின் தொடர்பாகவும் அனுமதி வழங்குமாறு வேண்டி, அரசுப் போக்குவரத்து நிறுவனங்கள் விண்ணப்பம், செய்யவேண்டுமென அரசு அண்மையில் ஆணையிட்டுள்ளது.

[1975 ஏப்ரல் 7]

8. அரசுப் போக்குவரத்துத் துறை, அரசுப் போக்குவரத்து நிறுவனங்கள் ஆகியவை செயல்படுவது குறித்த முக்கியக் கூறுகள் கீழே கொடுக்கப்பட்டுள்ளன :—

(i) (a) தமிழ் நாடு அரசுப் போக்குவரத்துத் துறை —கன்னியாகுமரி மாவட்டத்திலுள்ள நாட்டுடைமையாக்கப் பட்ட பேருந்துப் பணிகள் துறையிடமிருந்து (கட்டபொம்மன் போக்குவரத்துக் கழகத்திற்கு) 1974 ஆம் ஆண்டு சனவரி திங்கள் 1-ம் நாளில் மாற்றப்பட்டதையடுத்தும், விழுப்புரத்தைத் தலைமையிடமாகக் கொண்டு 1975 ஆம் ஆண்டு சனவரித் திங்கள் 16-ம் நாளில் 'தந்தை பெரியார் போக்குவரத்துக் கழகம்' என்ற பெயரில் புதிய போக்குவரத்துக் கழகம் தோன்றியதை அடுத்தும் தமிழ் நாடு அரசுப் போக்குவரத்துத் துறை சுருங்கிவிட்டதெனலாம்.

(b) அரசுப் போக்குவரத்துத் துறையைச் சீரமைத்துப் பகுத்தறிவுக்கொத்த வகையில் அமைத்திடும் பொருட்டு, (பன்மாநில வழித்தடங்கள் உட்பட) 200 கி. மீட்டரும் அதற்குக் குறைவாகவும் தொலைவுள்ளவையும் தற்போது துறையின் பேருந்துகள் ஓடிக்கொண்டிருப்பவையுமான மாவட்ட வழித்தடங்கள் அனைத்தும் போக்குவரத்துக் கழகங்களுக்கு மாற்றப்பட வேண்டுமென்று அரசு முடிவு செய்துள்ளது. முதல் நடவடிக்கையாக, சென்னையிலிருந்து இயக்கப் படுகின்ற 200 கி. மீட்டரும் அதற்குக் குறைவாகவும் தொலைவுள்ள மாவட்ட வழித்தடங்கள் பல்லவன் போக்குவரத்துக் கழகத்திற்கும், கோயம்புத்தூரிலிருந்து இயக்கப்படுகின்ற அதே தொலைவுள்ள மாவட்ட வழித்தடங்கள் சேரன் போக்குவரத்துக் கழகத்திற்கும் 1974 ஆம் ஆண்டு அக்டோபர் திங்கள் 1-ம் நாள் முதல் மாற்றப்பட்டுள்ளன. மேலும், ஏனைய மாவட்டங்களில் உள்ள வழித்தடங்களை இதுபோல் ஆங்காங்குள்ள போக்குவரத்துக் கழகங்களுக்கு மாற்றும்பணி 1975 ஆம் ஆண்டு மார்ச் திங்கள் 31-ம் நாளுக்கு முன்னர் செய்து முடிக்கப்படும். அரசுப் போக்குவரத்துத் துறை விரைவுப் பேருந்துப் பணிகளை மட்டுமே நடத்தி வரும். முக்கியப் புனிதப்பயணத் தலங்களான பழனி, ராமேஸ்வரம், திருச்செந்தூர், கன்னியாகுமரி போன்ற இடங்களுக்குப் பல்வேறு இரவுநேர விரைவுப் பேருந்துப் பணியை துறை நடத்துகிறது. இத் துறை 1973-74 ஆம் ஆண்டில் ரூ. 20.33 இலட்சம் ஆதாயம் ஈட்டியது ; 1974-75 ஆம் ஆண்டில் ரூ. 177 இலட்சம் ஆதாயம் ஈட்டுமென எதிர்பார்க்கப்படுகிறது.

9. சென்னை எஸ்பிஎனேடில் விரைவுப் பேருந்து நிலையம் ஒன்றை ரூ. 130 இலட்சம் மதிப்பீட்டுச் செலவில் கட்டும் பணி 1974-75-ல் மேற்கொள்ளப்பட்டுள்ளது. இரண்டாண்டுக் காலத்திற்குள் அது முடிக்கப்படும் என்று எதிர்பார்க்கப்

1975 ஏப்ரல் 7]

படுகிறது. பேருந்து மேடைகளும் ஓய்வு அறைகளும் 1975 ஆம் ஆண்டு மார்ச் திங்கள் 31-ம் நாளுக்குள் முடிக்கப்படும். முக்கியமான கட்டிடப்பணி 1975-76-ல் நிறைவேற்ற எடுத்துக் கொள்ளப்படும். மோட்டார் வண்டிகள் பராமரிப்பு நிறுவனம் தமிழ்நாடு அரசு போக்குவரத்துறையின் நிர்வாகக் கட்டுப்பாட்டில் உள்ளபோதிலும், துறையின் தனித்தியங்கும் ஒரு பிரிவாக இயங்கி வருகிறது. 3,000 அரசு வண்டிகள், துறை வண்டிகள், ஜீப்புகள், வேன்கள் ஆகியவற்றைப் பராமரிக்கும் பணி இந்நிறுவனத்திடம் ஒப்படைக்கப்பட்டுள்ளது. இந்த நிறுவனத்தின் நடவடிக்கைகளை விரிவுபடுத்தும் பொருட்டு காஞ்சிபுரம், திருச்சிராப்பள்ளி, நாகர்கோயில் ஆகிய இடங்களில் ரூ. 26.70 இலட்சம் செலவில் மூன்று பணிக்களரிகள் கட்டும் பணி மேற்கொள்ளப்பட்டுள்ளது. 1975-76-க்குள் இப்பணியை முடிக்கத்திட்டமிடப்பட்டுள்ளது. அதேபோல கோயம்புத்தூரில் இந்த நிறுவனத்திற்காக மற்றொரு பணிக்களரியைக் கட்டுவதற்கான பணி 1975-76-ல் மேற்கொள்ளப்பட்டு 1976-77-ல் முடிக்கப்படும்.

(II) பல்லவன் போக்குவரத்துக் கழகம்

பல்லவன் போக்குவரத்துக் கழகம் 1,298 பேருந்துகளுடன் 1972 ஆம் ஆண்டு ஜனவரி 1-ம் நாள் அன்று அமைக்கப் பட்டது. 1974-75-ல் இக்கழகத்திற்கு மேலும் 253 புதிய, பேருந்துகள் சேர்க்கப்படும். இதனால் பேருந்துகளின் எண்ணிக்கை 1,616 ஆகும். பேருநகர் போக்குவரத்து நிறுவனங்கள் அனைத்தும் பொது விதியாக விரயத்தில் செயல்படுகின்றன என்பது அனைவரும் அறிந்ததே. பல்லவன் போக்குவரத்துக் கழகம் மட்டும் இதற்கு விதிவிலக்கல்ல. நடப்பாண்டில் ரூ. 120 லட்சம் விரயம் ஏற்படும் என்று எதிர்பார்க்கப்படுகிறது. பேருந்துகளின் எண்ணிக்கையில் கூடுதலாகப் பேருந்துகளைச் சேர்ப்பது குறித்து அனுமதிக்கப் பட்ட தேய்மானமே இதற்கு முக்கிய காரணமாகும். இக்கழகம் தற்போது நடத்தி வருகின்ற மாவட்ட வழித்தடப் பேருந்துகள் முற்றிலும் நாட்டுடைமையாக்கப்படும்போது அவைகள் மூலம் கிடைக்கும் ஆதாயம் இந்த விரயத்தைக் கணிசமான அளவுக்குக் குறைக்கும் என்று எதிர்பார்க்கப் படுகிறது. சென்னை மாநகரத்தில் போக்குவரத்து முறையை மேம்படுத்த இக்கழகத்திற்கு அண்மையில் மத்திய அரசு ரூ. 3 கோடி அனுமதித்துள்ளது. மேலும் 250 புதிய பேருந்துகளை வாங்குவதற்கு இந்தத் தொகை பயன்படுத்தப் பட்டு வருகிறது. வருவாயைப் பெருக்கவும், வழியில் நிற்கும் பயணிகளை ஏற்றாமல் செல்வது தொடர்பான பிரச்சினைகளைச் சமாளிக்கவும் 'ஊக்கத் தொகை வசூல்' திட்டத்தை இக்கழகம் கொண்டுவந்தது. இது ஊக்கமளிப்பதாயுள்ளது. பேருந்து நிறுத்தங்களில் பேருந்துகள் நின்று தங்களை ஏற்றிச் செல்வதில்லை என்று பொது மக்களிடமிருந்து புகார் எதுவும் தற்போது வருவதில்லை.

[1975 ஏப்ரல் 7]

பயணச் சீட்டுக்களை அச்சடித்துப் பெறுவதற்கு பிற அச்சகங்களை நம்பியிருக்கும் நிலையை மாற்றி தன்னிறைவு அடையும் நோக்கத்துடன் பயணச் சீட்டு அச்சடிக்கும் அச்சகம் ஒன்று அமைக்கப்பட்டுள்ளது.

(III) சேரன் போக்குவரத்துக் கழகம்

சேரன் போக்குவரத்துக் கழகம் ரூ. 1 கோடி அனுமதிக்கப்பட்ட மூலதனத்துடன் 1972 ஆம் ஆண்டு மார்ச் திங்கள் 1-ம் நாளிலிருந்து செயல்படத் தொடங்கியது. இதில் ரூ. 35 லட்சம் செலுத்தப்பட்ட பங்கு மூலதனமாகும். இக்கழகத்தில் 109 பேருந்துகள் இருந்தன. 1972-ல் 109 பேருந்துகள் இருந்ததற்கு மாறாக, 1975-ம் ஆண்டு பிப்ரவரி 1-ம் நாளில் 453 பேருந்துகள் உள்ளன. கோயம்புத்தூர், மகளிரின் நீண்ட காலத்தேவையை நிறைவு செய்யும் பொருட்டு 1973 ஆம் ஆண்டு டிசம்பர் திங்கள் 15-ம் நாளிலிருந்து இக்கழகம் மகளிருக்கென்று தனிப்பட்ட பேருந்துகளை ஓட்டத் தொடங்கியது. ஏனைய அரசுப் போக்குவரத்துக் கழகங்களைப் போலவே, இக்கழகமும் கிராமப் பகுதிகளில் ஆதாயம் தராத சில வழித்தடங்களில் சமுதாயத் தொண்டு என்ற வகையில் சில பேருந்துகளை விடுகிறது. பொது மக்களின் வசதிக்காக கோயம்புத்தூர் நகரத்தில் தானியங்கி சாலைப் போக்குவரத்து அடையாள விளக்கை அமைத்துள்ளது. கோயம்புத்தூர், உதகமண்டலம் நகரங்களில் பேருந்து நிறுத்தங்களில் பயணிகள் நிற்பதற்கான நிழற்குடைகளை நிறுவிியுள்ளது.

போக்குவரத்து ஏற்பாட்டை மேம்படுத்த, இந்தப் போக்குவரத்துக் கழகம் 'ஆலோசனைப் பிரிவு' ஒன்றை ஏற்படுத்தியுள்ளது. மேகாலய அரசும், சென்னை மாநகராட்சியும் தங்கள் பணிக்காக இப்பிரிவை ஏற்கெனவே அணுகியுள்ளன. இக்கழகத்தின் உடனுழைப்புடன் அரசு புதியதொரு திட்டம் ஒன்றை அறிவித்துள்ளது; அதாவது பயணிப் பேருந்தில் டீசல் எண்ணெய் மிச்சமாகும் வகையிலும் சிக்கனமான எரி பொருளைப் பயன்படுத்தும் வகையில் லேசான எடையுள்ள பேருந்து கட்டுவதற்கான வடிவமைப்பை உருவாக்குவதற்கும் ஆக்கப்பூர்வமான கருத்துக்களை அளிக்கின்ற நபருக்கு அல்லது நிறுவனத்திற்கு முனையே ரூபாய் ஒரு லட்சம், ரூ. 50,000 பரிசு கொடுக்கும் புதிய திட்டம் ஒன்றை அரசு அறிவித்துள்ளது. இத்திட்டத்திற்கு வரும் விண்ணப்பங்களை ஆய்வு செய்து "சிறந்த கருத்துரையை" தெரிந்தெடுக்க டாக்டர் நாயுடம்மாவின தலைமையில் உயர் நிலைக்குழு ஒன்று அமைக்கப்பட்டுள்ளது. மேற்சொன்ன இரு போட்டிகள் குறித்தும் விண்ணப்பங்கள் வந்து கொண்டிருக்கின்றன. விண்ணப்பங்களைப் பெறுவதற்கு இறுதி நாளான 1975 ஆம் ஆண்டு மார்ச் திங்கள் 31-ம் நாளுக்குப் பின்னர் அவை ஆய்வுக்கு எடுத்துக்கொள்ளப்படும்.

1975 ஏப்ரல் 7]

இக்கழகம் 1974-75 ஆம் ஆண்டிலும் தனது திறமையை தொடர்ந்து நிலைநாட்டி வந்துள்ளது. 1974-75-ல் ரூ. 17 லட்சம் ஆதாயம் ஈட்டும் எனவும் 1975-76-ல் ரூ. 20 லட்சம் ஆதாயம் ஈட்டும் எனவும் எதிர்பார்க்கப்படுகிறது. எரி பொருள் பற்றாக்குறை காரணமாகவும் மீண்டும் தூய்மைப் படுத்தும் இயந்திரம் (Recycling Plant) ஒன்றை அமைப்பதற்கான சாத்தியக் கூறுகள் குறித்து இக்கழகம் ஆய்வு செய்து வருகிறது. இக்கழகத்தின் ஊழியர்களுக்கு ஊதியத்தில் 32½ சதவீதம் ஊதியக் கொடையாக வழங்கப் பட்டது.

(IV) சோழன் சாலைப் போக்குவரத்துக் கழகம்

கும்பகோணம் ஸ்ரீராமவிலாஸ் பஸ் சர்வீஸ் லிமிடெட், கும்பகோணம், திருவாளர்கள் ராமன் அண்டு ராமன் நிறுவனம் ஆகியவற்றைச் சேர்ந்த பேருந்துகளையும் அண்மையில் ஸ்ரீ சக்தி விலாஸ் பஸ் சர்வீஸ், பொறையாறு நிறுவனத்தின் பேருந்துகளையும் தமிழ்நாடு 1971 ஆம் ஆண்டு பேருந்து உரிமையாளர்கள்-பயணிப் பேருந்துகள் (கையகப் படுத்துதல்) சட்டத்தின்கீழ் எடுத்துக்கொண்டு இக்கழகம் 1972 ஆம் ஆண்டு மார்ச் திங்கள் 1-ம் நாள் முதல் செயல்படத் தொடங்கியது. இக்கழகம் 1973-74-ல் ரூ. 10.74 லட்சம் ஆதாயம் ஈட்டியது. தமிழ்நாடு அரசுக்கு ரூ. 1.92 லட்சம் ஈவுத்தொகையாகச் செலுத்தியது. 1974-75-லும் 1975-76-லும் ரூ. 15 லட்சம் ஆதாயம் ஈட்டும் என்று மதிப்பிடப்பட்டுள்ளது. பேருந்துகள் எடுத்துக்கொள்ளும் போது, இக்கழகத்தில் 176 பேருந்துகள் இருந்தன. அது தற்பொழுது 462 பேருந்துகளாக அதிகமாகியுள்ளது. தஞ்சாவூர், திருச்சிராப்பள்ளி மாவட்டங்களில் பேருந்துப் போக்குவரத்துப் பணியை நடத்தும் பொறுப்பு இதனிடம் ஒப்படைக்கப்பட்டுள்ளது. கும்பகோணத்தில் ரூ. 40 லட்சம் மதிப்பீட்டுச் செலவில் நவீனப் பணிக்களரி ஒன்றை இக்கழகம் கட்டியுள்ளது. தஞ்சாவூர் நகரில் போக்குவரத்துத் தீவுகளைக் கட்டுவதற்கு இக்கழகம் ரூ. 1 லட்சம் செலவிட்டது. கும்பகோணத்தில் கண் சிகிச்சை மருத்துவமனை ஒன்றைக் கட்டுவதற்காகவும், உடல் ஊனமுற்றோருக்கான முதலமைச்சர் புது வாழ்வு நிதிக்கும் கணிசமான தொகையை நன்கொடையாக அளித்துள்ளது.

(V) அண்ணா போக்கு வரத்துக் கழகம்

இக்கழகம் 45 பேருந்துகளுடன் 1973 ஆம் ஆண்டு பிப்ரவரி திங்கள் 15-ம் நாளிலிருந்து செயல்படத் தொடங்கியது. சேலம், தருமபுரி மாவட்டங்களில் அரசுப் போக்குவரத்துத் துறையின் சொத்துக்கள் இக்கழகத்திற்கு மாற்றப்பட்டன.

[1975 ஏப்ரல் 7]

மேலும், சேலம், தருமபுரி மாவட்டங்களில் உள்ள கூட்டுறவு மோட்டார் போக்குவரத்துச் சங்கங்கள் மூன்றினையும் இக்கழகம் மேற்கொண்டுள்ளது. இக்கழகத்தில் தற்போது 123 பேருந்துகள் உள்ளன. 1974-75-ல் ரூ. 3 லட்சமும், 1975-76-ல் ரூ. 10 லட்சமும் ஆதாயம் ஈட்டும் என்று எதிர் பார்க்கப்படுகிறது.

(VI) கட்டபொம்மன் போக்குவரத்துக் கழகம்.

இக்கழகம் 1974-ஆம் ஆண்டு சனவரி திங்கள் 1-ம் நாளில் செயல்படத் தொடங்கியது. இது செயல்படும் பகுதி திரு நெல்வேலி, கன்னியாகுமரி மாவட்டங்களாகும். எனவே, இப்பகுதிகளில் இயங்கிய தமிழ்நாடு அரசுப் போக்குவரத்துத் துறைப் பேருந்துகளும், பாண்டியன் சாலைப் போக்குவரத்துக் கழகப் பேருந்துகளும் இக்கழகத்திற்கு மாற்றப்பட்டன. இக்கழகம் 458 பேருந்துகளுடன் தன் பணியைத் தொடங்கியது. தற்போது 522 பேருந்துகளைக் கொண்டுள்ளது. 1974-75 நடப்பாண்டில் விரயம் ஏதுமின்றி தனது கணக்குகளை முடிக்க இருக்கிறது. 1975-76-ல் ரூ. 22 லட்சம் ஆதாயத்தை ஈட்டும்.

(VII) பாண்டியன் சாலைப் போக்குவரத்துக் கழகம்.

சென்னை சதர்ன் ரோட்வேஸ் பிரைவேட் லிமிடெட் நிறுவனத்திடமிருந்து பேருந்துகளை தமிழ்நாடு 1971-ஆம் ஆண்டு பேருந்து உரிமையாளர்கள் பயணிப் பேருந்துகள் (கையகப் படுத்தல்) சட்டத்தின் கீழ் கழகத்திற்கு மாற்றப்பட்டு 1972-ஆம் ஆண்டு சனவரி திங்கள் 17-ம் நாள் முதல் பாண்டியன் சாலைப் போக்குவரத்துக் கழகம் செயல்படத் தொடங்கியது. ரூபாய் 5 கோடி அதிகாரம் பெற்ற மூலதனத்துடனும், ரூபாய் 30 லட்சம் செலுத்தப்பட்ட மூலதனத்துடனும் செயல்படத் தொடங்கியது. 346 வண்டிகளுடன் இது செயல்படத் தொடங்கியது. தற்போது இக்கழகத்தில் 507 பேருந்துகள் உள்ளன.

மதுரை, இராமநாதபுரம், திருநெல்வேலி ஆகிய மாவட்டங்களே இக்கழகம் செயல்படும் பகுதி எனமுதலில் முடிவு செய்யப்பட்டது. 1974-ஆம் ஆண்டு சனவரி திங்கள் 1-ம் நாள் முதல் கட்டபொம்மன் போக்குவரத்துக் கழகத்தை நிறுவியதால், திருநெல்வேலி மாவட்டத்தில் இயங்கிய பேருந்துகள் அனைத்தும் அந்தப் புதிய கழகத்திற்கு மாற்றப்பட்டன. இக்கழகம் செவ்விய முறையில் செயல்பட்டது. 1974-75-ல் ரூ. 5.13 லட்சம் ஆதாயம் ஈட்டுமென்று எதிர் பார்க்கப்படுகிறது.

1975 ஏப்ரல் 7]

(VIII) தந்தை பெரியார் போக்குவரத்துக் கழகம்.

போக்குவரத்துக் கழகம் ஒன்றின் நிர்வாகத் திறனைக் கருத்திற்கொண்டு, தமிழ்நாடு அரசுப் போக்குவரத்துத் துறை, பல்லவன் போக்குவரத்துக் கழகம், அண்ணா போக்குவரத்துக் கழகம், சோழன் சாலைப் போக்குவரத்துக் கழகம் ஆகியவை இம்மாவட்டத்தில் இயக்கிய 172 பேருந்துகளை மேற்கொண்டதன் மூலம் வட ஆர்க்காடு, தென் ஆர்க்காடு மாவட்டங்களிலுள்ள பேருந்துப் போக்குவரத்து முறைக்கு புதிய கழகம் ஒன்று 1975-ம் ஆண்டு சனவரி திங்கள் 16-ம் நாள் முதல் அமைக்கப்பட்டது. இந்த புதிய கழகத்திற்கு விழுப்புரம் தலைமையிடமாகும். வழித்தடத்தையும், எரிபொருளையும் சிக்கனமான முறையில் பயன்படுத்திப் பொதுமக்களுக்குச் சிறந்த முறையில் பேருந்துப் பணியை அளிப்பதே இந்தப் புதிய கழகத்தின் பரந்த நோக்கமாகும். ஆதாயம் தரத் தக்க வணிகக் கொள்கையின் அடிப்படையில் இப் புதியக் கழகம் செயல்படும் என்று எதிர்பார்க்கப்படுகிறது. இக் கழகத்தின் அதிகாரம் பெற்ற மூலதனம் ரூ. 1 கோடியாகும். பங்குத் தொகை மூலதனம் ரூ. 35 லட்சமாகும். இதில் பெரும் பகுதி இக்கழகத்திற்கு மாற்றப்பட்டு சொத்துக்களின் மூலமாகப் பெற்றதாகும்.

இந்த ஏழாவது புதிய கழகத்தில் 172 பேருந்துகள் உள்ளன. அதனுடைய செயல்திறனை இவ்வளவு விரைவில் ஆய்வு செய்ய முடியாது. 1975-76-ல் நல்ல ஆதாயத்தை ஈட்டும் என்று எதிர்பார்க்கப்படுகிறது.

பொது :

(i) தற்போது போக்குவரத்துக் கழகங்களில் முகைமையில் பணியாற்றுகின்ற தமிழ்நாடு அரசுப் போக்குவரத்துத் துறை பணியாளர்களிடமிருந்தும், மற்றவர்களிடமிருந்தும் அவர்கள் தொடர்ந்து அரசுப் போக்குவரத்துத் துறையிலேயே பணியாற்றுகிறார்களா அல்லது கழகங்களில் பணியாற்றுகிறார்களா என்பதை அறிய நடவடிக்கைகள் எடுக்கப்பட்டுள்ளன. ஒருமுறை கொடுக்கப்பட்ட விருப்ப உரிமை இறுதியானதாகும். இது குறித்து 1975-76-ல் முடிவான ஆணைகள் பிறப்பிக்கப்படும் என்று நம்பப்படுகிறது. பணி நிலைமைகள் ஒரு சீராக அமைய இது வழிகோலும். இரு வேறு நிர்வாகக் கட்டுப்பாட்டு முறையை இது தவிர்க்கும்.

[1975 ஏப்ரல் 7]

(ii) பேருந்துப் போக்குவரத்தை நடத்துவதில் ஏற்படும் பிரச்சினைகள் குறித்து அவ்வப்போது போக்குவரத்துக் கழகங்களுக்கு ஆலோசனை நல்கி அவைகளின், திறமையை மேம்படுத்த உதவுவதற்காக முன்னாள் பேருந்து உரிமையாளர்களான திருவாளர்கள் என். மகாலிங்கம், எல். ஜி. வரதராஜ், டி. எஸ். கிருஷ்ணா, திரு. வித்தியாசங்கர், வரி விதிப்புச் சட்ட வல்லுநர், திரு. சங்கரநாராயணன், பட்டயக் கணக்கர் டாக்டர் பிரைட்சிங், உறுப்பினர் மாநிலத் திட்ட ஆணைக்குழு ஆகியோரைக் கொண்ட வல்லுநர் குழு ஒன்று அமைக்கப்பட்டுள்ளது.

(iii) 1.85 லட்சம் கிலோ மீட்டர் ஓடியுள்ள அல்லது இரண்டாண்டுகள் பணி முடித்துள்ள ஆகிய இவற்றில் எது பிந்தியதோ அந்நாளன்று அத்தகைய தமிழ்நாடு அரசின் நீள் தொலைவு விரைவுப் பேருந்துகளுக்குப் பதிலாக, 1975-76-ல் ரூ. 1 கோடி செலவில் புதிய பேருந்துகளை வாங்குவதற்கு அரசு திட்டமிட்டுள்ளது.

(iv) 1975-76-ல் கட்டபொம்மன் போக்குவரத்துக் கழகம் தனது பேருந்துகளின் எண்ணிக்கையைக் கூடுதலாக்குவதற்காக ரூ. 30 லட்சம் கடன் வழங்க அரசு கருதியுள்ளது.

(v) தருமபுரி மாவட்டத்தில் பேருந்துகளை நாட்டுடைமையாக்கும் வரை அண்ணா போக்குவரத்துக் கழகத்திற்குப் பங்கு மூலதனமாக ரூ. 1,000 அடையாளத் தொகையாக வழங்கப்பட்டுள்ளது.

(vi) திறமையான, போதுமான, சிக்கனமான உரிய வாறு ஒருங்கிணைக்கப்பட்ட சாலைப் போக்குவரத்துப் பணியை அளிப்பதற்காக, சுற்றுலா சொகுசுப் பேருந்துகள் உட்பட (மோட்டார் வண்டிகள் நீங்கலாக) ஒப்பந்த ஊர்திகளை நாட்டுடைமையாக்கும் திட்டம் ஒன்று, 1939-ஆம் ஆண்டு மோட்டார் வண்டிகள் சட்டத்தின் IV-A அத்தியாயத்தின் கீழ் 1975 சனவரியில் வெளியிடப்பட்டுள்ளது.

(vii) 1974-75-ல், கட்டபொம்மன் போக்குவரத்துக் கழகத்திற்கு ரூ. 20 லட்சம் கடனாக வழங்கப்பட்டுள்ளது.

(viii) கோயம்புத்தூரில், மோட்டார் வண்டிகள் பராமரிப்பு நிறுவனத்திற்காக பணிக்களரி ஒன்றைக் கட்டுவதற்கு ரூ. 5 லட்சம் அனுமதிக்கக் கருதப்பட்டுள்ளது.

1975 ஏப்ரல் 7]

பூம்புகார் கப்பல் போக்குவரத்துக் கழகம்.

1974-75-ல் இக்கழகம் ரூ.5 கோடி அதிகாரமளிக்கப்பட்ட மூலதனத்துடனும், ரூ. 1 கோடி மூலதனத்துடனும் ஆரம்பிக்கப்பட்டது. 1975-76-ல் அரசு ரூ. 50 லட்சத்தை முதலீடு செய்யும். இக்கழகம் 1974-ஆம் ஆண்டு ஏப்ரல் திங்கள் 11-ம் நாள் அன்று நிறுவப்பட்டது. வெகு விரைவான முன்னேற்றம் அடைந்து வருகிறது. கப்பல் போக்குவரத்துப் பணியை மேற்கொள்ளுமாறு இந்திய அரசால் பல மாநிலங்களுக்கு அனுமதியளிக்கப்பட்டுள்ளபோதிலும், இந்த கப்பல் போக்குவரத்துப் பணியை முதலில் மேற்கொண்ட பெருமை தமிழ்நாட்டுக்கே உரியதாகும். இது உருவாக்கப்பட்ட 8 திங்கள் கால அளவுக்குள் முறையே ரூபாய் 75 லட்சம், 1,08 லட்சம் மதிப்பில் “தமிழ்ப் பெரியார் ஈ. வெ. ரா.”, “தமிழ் அண்ணா” என்ற இரு கப்பல்களை 1974-ஆம் ஆண்டு டிசம்பர் திங்கள் 19, 1974-ஆம் ஆண்டு டிசம்பர் திங்கள் 9-ஆம் நாட்களில் வாங்கியுள்ளது. இரு கப்பல்களும் செயல்படத் தொடங்கியுள்ளன. பூம்புகார் கப்பல் போக்குவரத்துக் கழகம், 1974-75-ல் விரயம் ஏதுமின்றி தனது கணக்குகளை முடிக்கும் என்றும், 1975-76-ல் கணிசமான ஆதாயத்தை ஈட்டும் என்றும் எதிர்பார்க்கப்படுகிறது.

இணைப்பு—III

[45-ம் பக்கத்திலுள்ள அடிக்குறிப்பைக் காண்க.]

கோரிக்கை எண் 40—சாலைப் போக்குவரத்துப் பணிகள்.

கோரிக்கை எண் 54—சாலைப் போக்குவரத்துப் பணிகள் மீதான மூலதனச் செலவு.

சாலைப் போக்குவரத்துப் பணிகள் பற்றிய கொள்கை.

விளக்கக் குறிப்பு.

நாட்டுடைமையாக்கப்பட்ட பேருந்துப் போக்குவரத்துத் துறை செயல்படுவது பற்றிய ஆய்வுரை மன்றத்தின் முன் வைக்கப்பட்டுள்ளது.

[1975 ஏப்ரல் 7]

2. பல்வேறு வட்டாரப் பகுதிகளின் போக்குவரத்து பணிகளை ஏற்று கவனிப்பதற்காக, சிறியவையும் தனித்தியங்க வல்லவையுமான கழகங்கள் அமைக்கப்பட்டுள்ளது மதிப்புக்குரிய உறுப்பினர்களுக்கு நினைவிருக்கும். “தந்தை பெரியார் போக்குவரத்துக் கழகம்” எனப்படுகிற புதிய போக்குவரத்துக் கழகம் ஒன்று, ஒரு கோடி ரூபாய் அனுமதிக்கப்பட்ட மூலதனத்துடன், விழுப்புரத்தைத் தலைமையிடமாகக் கொண்டு அமைக்கப்பட்டுள்ளது என்பதை அறிவிப்பதில் மகிழ்ச்சியடைகிறேன். இந்தக் கழகம், தென் ஆர்க்காடு, வட ஆர்க்காடு மாவட்டங்களில் முன்பு தமிழ்நாடு அரசு போக்குவரத்துத் துறை, பல்லவன் போக்குவரத்துக் கழகம், அண்ணா போக்குவரத்துக் கழகம், சோழன் சாலைப் போக்குவரத்துக் கழகம் ஆகியவை நடத்தி வந்த வழித்தடங்களை ஏற்றுக் கொண்டுள்ளது. இந்தக் கழகம் அமைக்கப்பட்டதையடுத்து, நமது மாநிலம் முழுமைக்கும் ஏழு போக்குவரத்துக் கழகங்களை நாம் கொண்டுள்ளோம். ஒவ்வொரு கழகமும், திறமையான, சிக்கனம் வாய்ந்த அதே சமயத்தில் பொதுமக்களுக்குச் சேவை செய்யும் நோக்கம் கொண்டுள்ள போக்குவரத்துப் பணி நடத்தும் பொறுப்புடையதாக உள்ளது. இந்தக் கழகங்களிடையே வேண்டத்தகாத போட்டியைக் களையவும், அந்தந்தக் கழகத்தின் அதிகார வரம்பை ஒருங்கிணைந்ததாகச் செய்யவும், 200 கிலோ மீட்டர்களுக்கு குறைந்த வழித் தடங்கள் அனைத்தையும் இந்தக் கழகங்கள் நடத்தும் என்று ஆணையிடப்பட்டுள்ளது. இந்தக் கழகங்கள் அமைவுற்று அதனதன் அதிகார வரம்புகளில் மாற்றங்கள் செய்து முடிக்கப் பெற்றதன் பலனாக, அரசுப் போக்குவரத்துத் துறையிடம், நீள் தொலைப் போக்குவரத்துப் பணிகளை நடத்த 350 பேருந்துகள் மட்டுமே உள்ளன.

3. சென்னை மாநகரில் போக்குவரத்து அமைப்பைச் சீரமைப்பதற்கு பல்லவன் போக்குவரத்துக் கழகத்திற்கு இந்திய அரசு ரூ. 3.00 கோடி கடனாக அனுமதித்துள்ளது. இந்தக் கடனைக் கொண்டு, பல்லவன் போக்குவரத்துக் கழகம் 253 பேருந்துகளை வாங்கிச் சேர்த்துள்ளது. 1975-76-லிருந்து மேலும் மூன்றாண்டு காலத்திற்கு ஆண்டொன்றுக்கு ரூ. 5 கோடி தொடர்ந்து உதவுமாறு இந்திய அரசிடம் கேட்டுள்ளது. ஆனால், இந்திய அரசு, இந்த உதவியை 1975-76-லிருந்து நிறுத்தி விட்டதாகத் தெரிவித்து இந்த வேண்டுகோளை மறுத்துவிட்டது.

1975 ஏப்ரல் 7]

4. சேரன், சோழன், பாண்டியன் போக்குவரத்துக் கழகங்கள், டீசல், டயர் விலை உயர்வு, மோட்டார் வண்டிகள் வரி உயர்வு ஏற்பட்ட போதிலும் கூட போதிய ஆதாயங்களைக் காட்டியுள்ளது. சிறிய கழகங்கள்—அதாவது கட்ட பொம்மன் போக்குவரத்துக் கழகம், அண்ணா போக்குவரத்துக் கழகம் அதிக விரயம் இல்லாமல் நிர்வாகம் நடத்த முடிந்துள்ளன. ஆனால், பல்லவன் போக்குவரத்துக் கழகம் பற்றி அவ்வாறு கூறுவதற்கில்லை. மாநகர்ப் போக்குவரத்துக் கழகங்கள் பொதுவாக ஆதாயம் தரக்கூடியவை என்று கூறுவதற்கில்லை. ஏனெனில், போக்குவரத்தில் பெரும்பகுதி நெரிசல் மிக்க ஆறு முக்கியமான மணி நேரங்களில் நடைபெறுகிறது. நெரிசல் இல்லாத மற்ற ஒன்பது மணி நேரங்களில், பயணிகள் கூட்டம் பொதுவாக 45 சதவீதம் மட்டும் இருக்கும். பல்லவன் போக்குவரத்துக் கழகம் ரூ. 1,20 லட்சம் மட்டுமே விரயம் காட்டும் என்று எதிர்பார்க்கப்படுகிறது. தமிழ்நாடு அரசு போக்குவரத்துத் துறை ரூ. 1,77 லட்சம் ஆதாயத்துடன் கணக்கு முடிக்குமென்று எதிர்பார்க்கப்படுகிறது. போக்குவரத்துத் துறையின் மூலமாகக் கிடைக்கும் மொத்த ஆதாயம் ரூ. 2,17 லட்சம் ஆக இருக்கும். பல்லவன் போக்குவரத்துக் கழகத்தால் ஏற்பட்ட ரூ. 1,20 லட்சம் விரயத்தை ஈடு செய்த பிறகு, இந்தத் துறையிலிருந்து கிடைக்கக் கூடிய நிகர ஆதாயம் ரூ. 97 லட்சமாக இருக்கும்.

5. முதலமைச்சர், 10—3—1975-ல் வரவு-செலவுத் திட்ட விவாதத்திற்குப் பதிலளிக்கையில், தமிழ்நாடு பொருள் போக்குவரத்துக் கழகம் (Tamil Nadu Goods Transport Corporation) அமைக்க அரசு முடிவு எடுத்திருப்பதாக அறிவித்தார். இந்தக் கழகம் அமைவதற்கான ஆணைகள் பிறப்பிக்கப்பட்டு, இக்கழகம் பதிவு செய்யப்பட்டுள்ளது. இது தனது பணியை விரைவிலேயே 1975-76 ஆம் ஆண்டு முடிவுக்குள் தொடங்குமென்று எதிர்பார்க்கப்படுகிறது. இந்தக் கழகத்திற்கு 100 லாரிக்கும் மேலாக வண்டிகளின் எண்ணிக்கை இருக்கும். தமிழ்நாடு பொருள் போக்குவரத்துக் கழகம் வணிகப் பணிகளை மேற்கொள்வதுடன், இன்றியமையாத பொருட்களை எடுத்துச் செல்வதில் உணவுப் பொருள் வழங்கல் கழகத்திற்குத் துணைபுரியும். இக்கழகம் முன்னாள் ராணுவத்தினர் பலருக்கும் வேலை வாய்ப்பளிக்கும்.

6. தமிழ்நாடு போக்குவரத்து வளர்ச்சி நிதிக் கழகமும் பதிவு செய்யப்பட்டுள்ளது. இக்கழகம், போக்குவரத்துக் கழகங்களின் விரிவாக்கம், நாட்டுடைமைத் திட்டம்